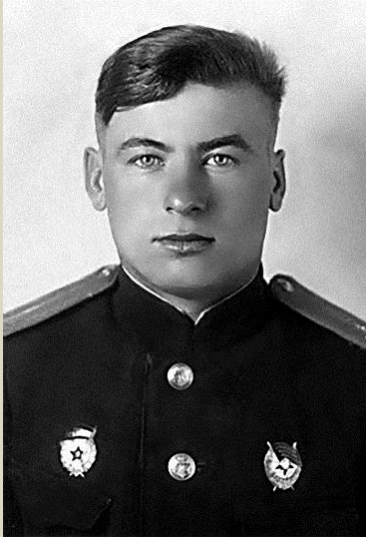




## Голодников Николай Герасимович. Воевал на «Яке»



*Во время войны – командир эскадрильи 2-го Гвардейского Краснознаменного авиаполка. На его счету 212 боевых вылетов и 7 сбитых самолетов.*

*После войны – генерал-майор авиации, один из основателей, а с 1969 по 1978 год – начальник Ставропольского высшего военного авиационного училища летчиков и штурманов противовоздушной обороны имени маршала авиации Судца.*

*Чем война была для наших летчиков, для вас лично ?*

— Для меня лично тем же, чем и для всех. Работа. Тяжелая, кровавая, грязная, страшная и непрерывная работа. Выдержать которую можно было только потому, что Родину защищаешь. Спортом тут и не пахнет.

*Вы говорите, что основные советские истребители «як» и «ла» были равны немецким по скорости, хотя по справочным данным у немецких машин всегда имеется превосходство в скорости. Чем вы объясните такую разницу между справочными и практическими данными?*

Многие считают, что если самолет имеет высокую максимальную скорость, то и его боевая скорость будет максимально высокой, а это не так.

«Яки» уникальны вот в чем — это истребители с очень высокой боевой скоростью. Яковлев изначально сделал истребитель не просто с высокой максимальной скоростью (как тогда стремились делать авиаконструкторы), а с высокой боевой скоростью.

Всю войну обычный, средний, добротный подготовленный летчик на «яках» дрался с «мессерами» на равных. А уж в начале войны «як» был мечтой любого летчика.

Я уже не говорю про появившийся в 1944 году Як-3, который по динамике разгона и тяговооруженности, а значит, и по величине боевой скорости был вообще уникальным истребителем. Не самый быстрый, но в бою он догонял любого противника практически на любом виде маневра.

Кроме того, «яки» были просты и дешевы в производстве, что позволяло выпускать их в очень больших количествах.

*В каком училище вы обучались? На каких типах И-16 вы обучались?*

— Я окончил Ейское военно-морское училище летчиков им. И. В. Сталина за три дня до начала войны. ... После выпуска меня оставили инструктором-летчиком в училище, и на фронт я попал только в марте 1942 года. За время службы в училище я неоднократно подавал рапорты о назначении в действующий полк. Моя просьба была удовлетворена только в марте 1942 года, когда меня назначили летчиком на Северный Краснознаменный флот, в 72-й смешанный авиационный полк ВВС КСФ, который позже стал 2-м Гвардейским истребительным авиаполком, а после гибели его командира дважды Героя Советского Союза Бориса Феоктистовича Сафонова полку было присвоено его имя. В этом полку я провоявал всю войну. В полку я последовательно занимал должности летчика, старшего летчика, командира звена, заместителя командира эскадрильи и уже после войны командира эскадрильи.

Сафонов Борис Феоктистович – дважды Герой Советского Союза, гвардии подполковник, командир 2-го гвардейского истребительного авиационного полка ВВС Северного флота. Один из самых результативных летчиков-истребителей начального периода Великой Отечественной войны. Совершил 234 боевых вылета, сбил лично 18 вражеских самолетов и 4 – в группе. Погиб в воздушном бою 30 мая 1942 г.



*Борис Феоктистович Сафонов у самолета*

*— Каково было ваше первое впечатление о Сафонове? Что вы можете сказать о нем как о летчике-истребителе и человеке?*

— Мое первое впечатление о Сафонове — очень обаятельный человек. Он умел расположить к себе людей, психолог был хороший. Очень хороший аналитик. Анализировал каждое событие, каждый бой. Сафонов после каждого боя, каким бы тяжелым он ни был, всегда собирал всех и разбирал действия каждого, какие бы они ни были. Бывало, привезет кто-нибудь десяток пробоин, он всех ведет к этому самолету и разбирает, каким же образом ты эти «дырки» заполучил. «Вот эти, — говорит, — ты получил, когда не видел, что по тебе стреляли, а эти — когда сделал то-то и то-то. А надо было так-то и так-то, тогда никаких бы пробоин не было».

Сафонов «видел» здорово! Был у него такой талант. Умел ответственность на себя брать. «Парой» мы первые начали летать. Думал всегда об улучшении технических возможностей, именно благодаря ему поставили РСы на И-16. Ставить РСы, пушки и «березины» на «харрикейны» тоже его идея была. И когда англичане на него зашумели: «Мол, как же... без нашего согласия... новое вооружение...» Он только сказал: «Ерунда. Война все спишет. Давай под мою ответственность».

Было еще у него одно качество, немаловажное — почти трезвенник. Никогда не видел, чтобы он водку пил. По вечерам, когда собирались, выпьет грамм 25–50 красного вина, и все.

Не курил. Очень грамотный. Начитанный. Культурный. Умел говорить — красиво, точно, сжато. Мог и матерком, сам знаешь, люди у нас часто нормальных слов не понимают, но у него мат всегда по делу и ситуации. Ну, в бою само собой — там больше мата, чем слов.

А чтобы кого просто так обругать — никогда такого не было.

Сафонов считал самым важным для летчика-истребителя уметь стрелять. Притом стрелять «по-сафоновски» — наверняка, «по заклепкам». Во-вторых — маневр. Уметь сблизиться, выйти на дистанцию стрельбы наверняка. В-третьих — «смотреть!» Осмотрительность — основа всего. Увидел — сманеврировал, сблизился — открыл огонь — сбил! Вот такая у него была формула.

Что касается его личного счета, то, я думаю, он сбил больше, чем 22 немецких самолета. Сафонов великолепно стрелял и, бывало, в одном бою сбивал по два, по три немецких самолета. Но у Сафонова было правило — «больше одного сбитого за бой себе не писать». Всех остальных он «раздаривал» ведомым.

*Каковы были сильные стороны советской предвоенной тактики, если они были?*

— Прежде всего, надо сказать, что все наши тактические приемы, которые мы отработывали до войны на боевой подготовке, были аналогичны немецким, здесь никакой существенной разницы не было. Сильной стороной нашей тактики было то, что наш летчик умел вести маневренный бой, т.е. его учили моментально оценивать обстановку и не бояться численного превосходства противника. С нашим летчиком в маневренном бою было совладать очень тяжело. Немцы это сразу поняли, поэтому предпочитали в маневренный бой не вступать, если у них не было численного превосходства.

Сильно стороной немецкой тактики было четкое взаимодействие пар в звене и особенно звеньев между собой. Как только началась война, мы такому взаимодействию стали у немцев спешно учиться, плюс спешно внедрять все, что до войны сами додумали да у других подсмотрели.

Когда техническое превосходство немцы потеряли, а мы приобрели боевой опыт, у немцев возможностей провести внезапную атаку стало значительно меньше, а в умении вести маневренный бой они изначально отставали. И это отставание с каждым годом войны проявлялось все сильнее и сильнее. У большинства немецких летчиков не было нашего навыка в пилотаже, не любили они эту «собачью свалку». Маневренный бой — не немецкий стиль ведения боя.

*Как вы можете оценить немецких летчиков-истребителей? Из боевых качеств: пилотаж, стрельба, взаимодействие в бою, тактика; какие у немецких летчиков были наиболее сильны в начале, середине и конце войны?*

— В начале войны все перечисленные тобой качества у немецких летчиков были очень сильны. Они пилотировали очень хорошо, стреляли великолепно, практически всегда действовали тактически грамотно и очень хорошо взаимодействовали между собой в бою.

Особенно взаимодействие поражало, не успеешь в хвост ему пристроиться, как тебя уже другая пара у него из-под хвоста «отшибает». В начале войны летчики у немцев были подготовлены (я не побоюсь этого сказать) почти идеально. Они хорошо организовывали и использовали численное превосходство, если очень было надо, могли и в «собачью свалку» ввязаться. Любить «свалку», не любили (это чувствовалось), избегали как могли, но если очень было надо, то могли и ввязаться — мастерство позволяло. Хотя, конечно, нашим ведущим асам, вроде Б. Сафонова, в этом виде боя они уступали даже в 1941-м.

Опять же, у них постоянное численное преимущество, и, поверь мне, они этим пользовались очень хорошо. Кроме того, по ТТХ немецкие самолеты в большинстве случаев наши превосходили, и немецкие летчики это превосходство очень грамотно использовали. Такого высокого класса летчики у немцев преобладали в 1941–1942 годах.

К 1943-му мы летчиков довоенной подготовки у немцев сильно повыбили, у них пошли на фронт летчики, качество подготовки которых стало заметно ниже.

Эта нехватка хорошо обученного летного состава привела к тому, что к середине 1943 года в Люфтваффе сложилась такая ситуация, что наиболее опытных летчиков-асов немецкое командование сводило в специальные отдельные группы, «гоняя» их по разным фронтам, на наиболее ответственные участки. Остальные же части укомплектовывались обычными летчиками, подготовленными неплохо, но и не хорошо, а так — посредственно. Такие «крепенькие середнячки». В 1943-м большинство немецких летчиков нам уступало в маневренном бою, немцы стали хуже стрелять, стали нам проигрывать в тактической подготовке, хотя их асы были очень «крепкими орешками».

Еще хуже летчики у немцев стали в 1944-м, когда средний немецкий летчик стал из породы «скороспелых» (ускоренной подготовки) — плохо пилотировал, плохо стрелял, не умел взаимодействовать в бою и не знал тактики.

*Скажите, а 1942 году хоть какие-то слабые стороны немецких летчиков-истребителей были?*

— Вот таких, чтобы в глаза бросались, не было. Очень расчетливые были, не любили рисковать. Сбивать очень любили. Они этим зарабатывали. Нам тоже за сбитые платили, но у нас заработок на последнем месте стоял, а у немцев не так... Сбил — получи «денежку», баки подвесные не сбросил — тоже заработал.

Вот так они и бои вели, чтобы наверняка сбить, а самому целым остаться.

Что в этом плохого? Часто, чтобы бой выиграть — надо сильно рискнуть и переломить бой в свою сторону, а немцы рисковать не любили. Они если чувствовали, что бой равный или только начинает не в их пользу складываться, то предпочитали из боя выйти побыстрее.

*Ну правильно. В следующий раз «верх возьмут».*

— Тут уж, когда как, раз на раз не приходится. Есть такие бои, где надо драться «до последнего», никакого «следующего раза». Например, защита объекта или конвоя от атаки бомбардировщиков, прикрытие своих «бомберов». Здесь умри, а прикрытие обеспечить, без всякого «следующего раза».

И все-таки был у немецких летчиков-истребителей один крупный недостаток. Могли немцы в бой ввязаться, когда это совсем не нужно. Например, при прикрытии своих бомбардировщиков. Мы этим всю войну пользовались, у нас одна группа в бой с истребителями прикрытия ввязывалась, «на себя» их отвлекала, а другая атаковала бомбардировщики. Немцы и рады, шанс

сбить появился. «Бомберы» им сразу побочку и плевать, что другая наша группа эти бомбардировщики бьет насколько сил хватает.

Вообще у меня сложилось впечатление, что бомбардировщики не были приоритетны в Люфтваффе. Там приоритет был за истребителями и разведчиками. Одним невероятная свобода действий, другим самое лучшее прикрытие. А бомбардировщики — это так, «утюги». Мол, у них стрелки есть — отобьются, а не отобьются — сами виноваты. Формально немцы свои ударные самолеты прикрывали очень сильно, но только в бой ввяжутся, и все — прикрытие побочку, довольно легко отвлекались, причем на протяжении всей войны. А в начале войны немцы в такие отвлекающие бои ввязывались невероятно легко, поскольку наши истребители всегда были в меньшинстве и по ТТХ наши машины уступали. Т.е. шанс сбить кого-нибудь у немецких летчиков был большой. Они и рады были в любой бой ввязаться, только повод дай. Видно, очень хорошие деньги за каждый сбитый платили. Меня эта «легкость» до сих пор удивляет.

На мой взгляд, свобода, которой располагали немецкие летчики-истребители — это «лазейка» — попытка заинтересовать истребителей действовать более активно. По большому счету, ничего хорошего эта мера за собой не несет. Понимаешь, в тех местах, где решается судьба войны, летчику летать никогда не хочется. Его туда посылают приказом, потому, что сам летчик туда не полетит, и по-человечески его понять можно — жить всем хочется. А «свобода» дает летчику-истребителю «законную» возможность этих мест избегать. «Лазейка» в «дыру» превращается. «Свободная охота» — это самый выгодный способ ведения войны для летчика и самый невыгодный для его армии. Почему? Потому, что почти всегда интересы рядового летчика-истребителя в корне расходятся с интересами, как его командования, так и командования войск, которых авиация обеспечивает.

*Да, но счета немецких асов «километровые», а разве нет прямой зависимости «больше сбил — больший урон врагу нанес — больше сработал на победу»?*

— Нет, такой прямой зависимости нет.

Тут все упирается в приоритетность задач. У немцев всю войну с этим проблемы были, не могли определиться правильно. Вот тебе пример. При прикрытии своих бомбардировщиков немецкие истребители постоянно отвлекались, ввязывались в посторонние воздушные бои. Получается, что командование Люфтваффе, когда определяло своим летчикам приоритетную задачу, и охрану «своих», и сбитие «чужих» делало одинаковыми по приоритетности. Вот немецкие летчики и выбирали «сбить». Чем все закончилось — ты знаешь.

*А как действовали у нас на прикрытии бомбардировщиков?*

— У нас группе непосредственного прикрытия ударных самолетов, бомбардировщиков или штурмовиков, всегда задача ставилась строго определенным образом. Мы должны были не сбивать, а отбивать. Прикрытие — основная задача. У нас правило такое было, что «лучше никого не сбить и ни одного своего «бомбера» не потерять, чем сбить трех и потерять один бомбардировщик». У нас если хоть один бомбардировщик сбили, то назначается целое расследование: «Как, где и почему сбили? Кто допустил, что его сбили?» И т.д. У немцев, судя по всему, такого не было, видать, совсем другое отношение к этим случаям было, поскольку они всю войну свои бомбардировщики «бросали», если шанс сбить появлялся.

Был приказ, по которому истребители прикрытия строго наказывались, если они потеряли бомбардировщики. Вплоть до суда. У нас в полку не было случаев, чтоб мы бомбардировщики бросили, но бывало, «бомберы» сами «отрывались».

*Ну допустим, немецкие летчики-истребители — «спортсмены», для них война была разновидностью спорта. Чем война была для наших летчиков, для вас лично ?*

— Для меня лично тем же, чем и для всех. Работа. Тяжелая, кровавая, грязная, страшная и непрерывная работа. Выдержать которую можно было только потому, что Родину защищаешь. Спортом тут и не пахнет.

*Каково было летать на «харрикейне» после И-16? Лучше, хуже?*

— На «харрикейне» нужно было привыкнуть летать. Мне И-16 нравился больше. Хотя в принципе «харрикейн» примерно одинаковый был с 10, 17, 21 типами И-16. Ну «не показался» мне «харрикейн», не лежала у меня к нему душа.

*Вы сказали, что после «харрикейна» пересели на Р-40. На каких типах Р-40 вы обучались? На каких пришлось воевать?*

— Воевал на Р-40 «киттихаук». и на Р-40 «томахаук». Первые пошли Р-40 «томахаук».

*Каково ощущение после И-16 и «харрикейна»? Лучше, хуже?*

— Конечно, Р-40 были лучше и И-16, и «харрикейна». После первого полета я себе сказал: «Ну вот, Коля, наконец-то и тебе достался современный истребитель».

*Когда вы начали воевать на Р-39 «аэрокобра»?*

— На «кобре» я начал летать с ноября 1942-го. Первые самолеты мы получали в Москве. Собирали и на них же учились. ...

«Кобра» мне понравилась. Особенно Q-5. Это был самый лучший истребитель из всех тех, на которых я воевал. Из «кобр» она самой легкой была.

*Что вы можете сказать, сравнивая «кобру» и отечественные машины?*

— Если говорить про отечественные истребители, то надо уточнять, смотреть, какие и когда.

Про И-16 я уже говорил. Из других самолетов первой половины войны я летал на ЛаГГ-3 и МиГ-1. На «лагге» я начал летать в 1941 году, еще в училище. Тяжел, даже облегченный. В войсках его сразу невзлюбили. Слабоват был двигатель для такого планера. Воздушных боев я на нем не вел. На МиГ-1 я стал летать в полку, у нас их три штуки было. Они много стояли по причине ненадежности двигателя. Как бывшему инструктору, мне и пришлось на одном из них летать. Они были без предкрылков с тремя пулеметами. Немного неустойчивый был. Но были и у него достоинства. У него был великолепный планер, усилия на рули нужны были небольшие. Удобный был. Обзор из кабины очень хороший. На команды реагировал моментально. Нагнетатель стоял. «Выше 4 тысяч, самолет — бог», — это Покрышкин правильно о «миге» сказал. Двигатель М-35 его подвел. Страшно ненадежный, очень «сырой». Правило: если в полете двигатель на больших оборотах погонял, то либо на следующем, либо через один движок станет.

Что касается истребителей «як» и «ла». Я никаких комплексов по поводу советских истребителей не испытывал. У нас были очень хорошие машины. Я на большинстве «яков» сразу после войны летал, так что мог сравнить. Нет, наши были не хуже «кобры».

По аэродинамике и тяговооруженности яковлевские машины были на самом высоком уровне, правда, на пределе прочности.

Жаль, на Ла-5 и Ла-7 не удалось полетать, но я летал на Ла-9 и Ла-11, так что класс «ла» оценить мог. Высокий класс, особенно мне нравился Ла-9.

Ни «яки», ни «лавочкины» по скорости, динамике разгона, маневренности не уступали «мессерам» и «фоккерам». На больших высотах превосходство в скорости у немецких машин было

на 10–20 километров в час, но эта разница не такая, чтобы обеспечить подавляющее превосходство, в бою она практически не ощущается. [263]

*Вы постоянно говорите, что основные советские истребители «як» и «ла» были равны немецким по скорости, хотя по справочным данным у немецких машин всегда имеется превосходство в скорости. Чем вы объясните такую разницу между справочными и практическими данными?*

— Ты знаешь, в бою на приборы особо не смотришь, там и без него видно, уступает твоя машина по скорости или нет. Вот поэтому я утверждаю, что «кобры», «яки» и «ла» по скорости немецким самолетам не уступали.

Понимаешь, ты совершаешь ошибку, свойственную всем людям, далеким от боевой авиации. Ты путаешь два понятия: максимальная скорость и боевая скорость. Максимальную скорость измеряют при идеальных условиях: горизонтальный полет, строго заданная высота, рассчитанные обороты двигателя и т.д.

Боевая скорость — это диапазон максимально возможных скоростей, которую может развить самолет для ведения активного маневренного воздушного боя, при всех, сопутствующих такому бою, видах боевого маневра.

Я когда тебе о скорости говорю, то имею в виду именно боевую, я на ней бой веду, а максимальная-то мне — «постольку-поскольку».

Если надо догнать? Ну, догнал, а дальше что? Если ты очень сильно разогнался, то потом все равно скорость сбрасывать надо, а то проскочишь. И при стрельбе на очень большой скорости попасть проблематично. Точнее, попасть-то я попаду, а вот будет ли количество попаданий достаточным, это вопрос. Тут так: догнал — скорость подбросил — отстрелял — газ и снова скорость набрал. А способность двигателя разгонять и тормозить самолет в кратчайший срок и называется приемистость.

Многие считают, что если самолет имеет высокую максимальную скорость, то и его боевая скорость будет максимально высокой, а это не так. Бывает так, что при сравнении двух типов истребителей у одного из них выше максимальная скорость, а у другого выше боевая. На боевую скорость оказывают существенное влияние такие факторы, как приемистость двигателя и тяговооруженность. Это те факторы, которые обеспечивают максимальную динамику разгона.

Да за примером далеко ходить не надо. Был у нас такой истребитель ЛаГГ-3. Я на нем летал. Так вот, в 1941 году у него скорость была повыше, чем у Як-1. И перед «яком» у него было несколько неоспоримых преимуществ, помимо того, что он был быстрее. «Лагг» был прочнее и хуже горел за счет того, что он был сделан из дельта-древесины. Кроме того, «Лагг» был мощнее вооружен. И что же? Спроси любого летчика, отвоевавшего на войне: «Какой бы из двух истребителей, «як» или «лагг», вы бы предпочли?» — он наверняка ответит, что «як». Почему? Да потому, что «як» был очень динамичной машиной, приемистость у него была высокой, а «лагг» — очень «тупой», «утюг». «Лагг» был намного тяжелее «яка», а значит, и инертнее. А максимальная скорость у «лагга» была выше потому, что аэродинамически ЛаГГ-3 очень «чистая» машина, если его по прямой «раскочегарить» — он здорово прет. Вот если скорость потерял, то все, по новой набрать очень трудно. И для того чтобы в бою скорости не терять, надо «изощряться» — пикировать, боевой маневр и атаку строить так, чтобы по возможности скорость сохранять и т.д. Да и усилия на рули на «лагге» надо было прикладывать приличные.



*Истребитель Як-1*

У «яка» перед «лагом» было только два преимущества, но зато каких! — отличные приемистость и легкость управления. «Як» потерянную скорость набирал очень легко, «полный газ», и достаточно. И пикировать не надо, «як» и на кабрировании скорость набирал. «Як», плюс ко всему, и управлялся значительно легче «лагга» — с одной стороны, был устойчив, а с другой, при минимальном усилии на рули на малейшее отклонение реагировал моментально.

Я на ЛаГГ-3 только летал, боев не вел, но теперь, с высоты своего боевого опыта, могу сказать, что ЛаГГ-3 был неплохим истребителем, по ТТХ вполне сопоставимым с Р-40, но на равных драться с «мессером» на нем мог только опытный, в совершенстве владеющий техникой (особенно эксплуатацией двигателя) и тактически грамотный летчик. Малоопытный или недостаточно обученный летчик (а таких летчиков в начале войны у нас было много) на «лагге» ничего противопоставить «мессеру» не мог. Он просто не умел пользоваться сильными сторонами своей машины. «Як» такому летчику давал значительно больше шансов на выживание. Да и опытный летчик на «яке» чувствовал себя значительно уверенней, о теряемой в бою скорости у него «голова меньше болела».